SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 18 y 8 minutos.)

La Comisión de Asuntos Internacionales da la bienvenida a los representantes del Sindicato Unico Nacional de Trabajadores del Mar y Afines (SUNTMA).

SEÑOR FRANCO.- Antes que nada, queremos agradecer vuestra deferencia y la prontitud en recibirnos hoy en el seno de esta Comisión. Con anterioridad hemos hecho llegar a este Cuerpo una copia del fax que enviamos al señor Embajador de Bolivia en el Uruguay, señor Willy Vargas, en el cual planteamos nuestra preocupación en el sentido de que si bien este es un hecho puntual, se está generalizando en el sector pesquero.

Podríamos sintetizar el caso diciendo que se pretende usar la bandera boliviana como bandera de conveniencia. Por nuestra parte, no otorgamos el status de bandera de conveniencia al pabellón de un país hermano; incluso, desde el punto de vista del Derecho, tampoco lo es. En este caso, el agravante es que se está utilizando la bandera boliviana como de conveniencia, pero también se lo hace para resolver situaciones conflictivas a favor de algunas empresas o, lisa y llanamente, para evadir las responsabilidades frente a los organismos de previsión y recaudadores del país.

Concretamente, los hechos comienzan con acciones de algunas empresas atuneras, fundamentalmente. En el caso que nos ocupa, aparece un empresario llamado Miguel Caorsi, que explota tres barcos atuneros, llamados Black Hunter –con bandera boliviana-, First Hawk I y First Hawk II, ambos con pabellón uruguayo. Ante la reclamación por parte de las tripulaciones para que se estableciera, de acuerdo con las normas uruguayas, un convenio colectivo entre ambas partes, este empresario se niega a hacerlo y declara ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social su decisión de adoptar la bandera boliviana.

Ahora bien; estos barcos en cuestión no tienen autonomía para pescar fuera de las 200 millas jurisdiccionales. Entonces, más allá de que evade y desconoce los derechos de los trabajadores adoptando esa bandera, sin duda tendrá que pescar dentro de aguas jurisdiccionales, es decir, realizar una pesca ilegal, lo que significa robar pesca en nuestras aguas. Esta situación comprometería la bandera boliviana, generando una situación delicada con respecto a las relaciones con la República hermana de Bolivia.

Hemos efectuado gestiones ante la Embajada de Bolivia y, a su vez, hemos hecho llegar nuestra preocupación a nuestra Cancillería. También, hemos pedido la realización de reuniones en el ámbito del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social a fin de que intervenga.

Finalmente, hemos recurrido a esta Comisión porque entendemos que el Parlamento nacional debe tener conocimiento de todo esto, pero también porque solicitamos de su parte que realice gestiones frente a la representación de Bolivia, o lo que esta Comisión considere pertinente, a los efectos de intentar impedir la utilización del pabellón de Bolivia como bandera de conveniencia.

Básicamente, son estos motivos los que nos traen hoy a la Comisión, independientemente de que mis compañeros deseen ampliar la información al respecto.

Sin embargo, puedo agregar que hemos conversado con el Director de la DINARA, Capitán Flangini, quien escuchó nuestra denuncia con respecto a este barco que, teniendo bandera uruguaya, ha efectuado una pesca depredatoria. A vía de ejemplo, diré que se han pescado ejemplares como el tiburón, al que este empresario exige sacar sólo la aleta y tirar el resto del cuerpo al mar. Esto ocurre cuando sabemos que existe mercado para ese producto; o sea que tiene valor comercial. Incluso, dentro de los propios túnidos, hay ejemplares con valor comercial, pero este empresario obliga a tirarlos al mar porque su empresa está dirigida a un solo mercado y a un solo producto.

Luego de las conversaciones mantenidas con la Dirección de la DINARA, se ha dispuesto la salida de un inspector, es decir, alguien que por parte del organismo controle estas acciones. Esto también motivó que el empresario dijera que no tenía capacidad locativa para llevar a un inspector, pero una de las razones por las cuales expresa su decisión de cambiar la bandera fue que no quería tener ningún control.

Resumiendo, tendríamos que decir que estamos ante un empresario con una concepción casi autocrática de los recursos, de la gente y de nuestras leyes, ya que su lema es "o se hace lo que yo digo, o pongo otra bandera y sigo haciendo exactamente lo mismo". Frente a esto, manifestamos –y se lo hemos dicho personalmente- que estamos en un estado de Derecho y queremos que se respeten nuestras leyes, de la misma forma que somos sensibles a la pretensión de no violar las leyes o el pabellón de una República hermana como Bolivia.

SEÑOR PRESIDENTE.- No me quedó claro cuál fue la respuesta oficial que dio el Director de la DINARA, que es la que debe tener la iniciativa en este tema.

SEÑOR FRANCO.- Ustedes tuvieron una reunión en la que se trató la negociación con Argentina en torno al recurso merluza. Incluso, leímos con mucha atención la versión taquigráfica que nos hicieron llegar, en donde queda bastante claro que la DINARA sostiene que no tiene elementos como para ser ejecutiva con respecto, por ejemplo, al contralor del sector y a las violaciones que se producen.

En este sentido, podríamos tener para escribir libros enteros acerca de las denuncias que hemos hecho; muchas veces nos han colgado el San Benito conflictivo porque hemos tratado de defender nuestros recursos haciendo de ello un problema de principios, ya que en eso nos va la vida.

Este es un acto de soberanía, pero deben tener en cuenta que vivimos de esa actividad. Me refiero, por ejemplo, a la entrada de los barcos en zonas prohibidas dentro de las 6 millas o en zonas de veda, y a la utilización de doble paño en la pesca, a lo que nos hemos negado. Como ustedes saben, todavía somos juzgados por un Tribunal Militar en los casos de no obediencia a una orden del patrón, lo que quiere decir que nuestra conducta es calificada y podemos ser acusados de motín. Esto nos ha costado el desembarco de tripulaciones enteras.

En las oportunidades en que hemos hablado con el Director de la DINARA –con quien tenemos un buen relacionamiento-, siempre se nos dijo que no tienen en sus manos –no sé como expresarlo- la fuerza jurídica como para poder sancionar de modo ejemplarizante a quienes cometen estas violaciones. Nosotros tenemos diferencias con ese punto de vista, puesto que existe alguna normativa al respecto. También hemos conversado con autoridades marítimas sobre este tema, y al respecto voy a comentar una anécdota que nos relató un Capitán de la Armada. Desde el mar se le avisa que hay un barco coreano en nuestras aguas y él mismo pidió un avión para cerciorarse de ello. Luego solicitó al piloto que diera un par de vueltas, pero éste le dijo que si hacían eso no podían volver porque se iban a quedar sin combustible. Esto demuestra la situación en que se encuentran.

En consecuencia, la respuesta que se nos dio fue que lo único que podían hacer era designar un inspector a bordo. Sin embargo, también se nos dijo que si se cambiaba la bandera y se colocaba la boliviana, estando dentro de nuestras aguas, deberá ser la autoridad marítima la que establezca la sanción. Además, al tener bandera de otro país, no se puede, por ejemplo, poner un inspector a bordo; en definitiva, esa es la respuesta.

Frente a esta situación sentimos impotencia a la hora de poner coto a estas irregularidades.

SEÑOR BANEGA.- Con respecto al barco que pertenece a Francisco D. Pons, vino con tripulación chilena a La Paloma, y cuando solicitaron gente a nuestro sindicato, accedimos con la condición de que ellos le dieran el 50% para que fuera un poco más parejo y tener la mano de obra que se necesita, por lo menos para ir ayudando en algo. Después del segundo viaje comenzaron las irregularidades, como el no pago. La última tripulación que subió realizó dos viajes y le dieron un adelanto, pero transcurrieron casi 30 días para poder cobrar. Creo que en el día de ayer se les iba a dar el 70 % de lo que se les debía. No encontramos una solución mediante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social porque no tenemos un contrato firmado.

Además, ellos alegan que tienen bandera extranjera. En definitiva, no pudimos hacer respetar las leyes obreras. Sin embargo, la agencia marítima que le hace los despachos a ellos nos dijo que no tenía nada que ver ni ninguna responsabilidad sobre eso.

SEÑOR SINGER.- Ante todo, debo decir que este es un tema que no conozco.

Por lo tanto, no me resulta fácil tener una opinión sobre la cuestión planteada. Ahora bien, me parece que estamos ante lo que podríamos denominar un conflicto de competencias; no está muy claro quién debe intervenir y de qué forma puede hacerlo. Pregunto: ¿un barco de bandera nacional puede cambiar su embanderamiento para una bandera extranjera? Por lo visto, sí; aparentemente, no hay ningún impedimento jurídico ni de ninguna otra naturaleza.

Lo que entendí de la primera exposición es que teniendo una bandera extranjera, este barco no estaría habilitado para operar dentro del marco de las doscientas millas, que es lo que está haciendo. O sea que la cuestión estaría focalizada en esa irregularidad, es decir, un barco que con bandera extranjera está pescando dentro del área de las doscientas millas –supongo que sobre eso hay convenios internacionales- y, por lo tanto, habría que ver cuál es la autoridad competente en este caso. A primera vista, se me ocurre que debe ser la Armada Nacional la que debiera tener algún tipo de intervención para decir que no se puede pescar allí, puesto que se trata de aguas jurisdiccionales del Uruguay.

En fin, creo que, en función de las denuncias recibidas, deberíamos hacer llegar la versión taquigráfica a diferentes ámbitos –quizá vía Cancillería-, para dar a conocer la preocupación que nos causa el planteamiento que se nos ha formulado.

SEÑOR GARGANO.- Estoy de acuerdo con lo dicho por el señor Senador Singer, no obstante lo cual quiero agregar que el planteo que hace el sindicato comprende también el tratamiento del recurso por parte de la empresa, que no es un problema menos importante. Aquí se ha denunciado que la empresa depreda el recurso; por lo tanto, hay que dar intervención también a la DINARA. Creo que hay que hacer una comunicación al Ministerio de Relaciones Exteriores, pero también al de Defensa Nacional porque también a él le compete la protección de las aguas territoriales.

SEÑOR FRANCO.- Quiero hacer dos precisiones con respecto a lo planteado por el señor Senador Singer.

En primer lugar y con relación a esos barcos en concreto, debo decir que todavía, luego de dos semanas de que hicimos la denuncia, aún no les cambiaron la bandera. Supongo que se estarán haciendo los trámites.

SEÑOR COURIEL.- ¿Qué bandera mantienen?

SEÑOR FRANCO.- La bandera uruguaya.

El "Black Hunter" ya tiene bandera boliviana.

El tema es que para el cambio de bandera hay que remitirse a la Ley de Embanderamiento Nº 16.387. Digo, de paso, que nosotros hemos sido muy críticos con esta ley porque, digamos, la montaña parió un ratón, puesto que se tuvo una gran flexibilidad en ella con el cometido de que hubiera inversión en materia de flota marítima, pero desde que se promulgó –hace unos cuanto años- hasta el día de hoy seguimos sin tener flota mercante en el Uruguay. De todos modos, allí se establecen los mecanismos para cambiar la bandera, inclusive en forma transitoria. Hay algunos empresarios que aquí cambian de bandera más rápido que de camisa; esa es la realidad.

La otra precisión que quería hacer está relacionada con la depredación. Por ejemplo, Brasil tiene una disposición con respecto a la captura del tiburón por la que no es necesario contar los juegos de aletas, sino que lo que se tiene en cuenta es un porcentaje sobre el tonelaje capturado. Con solo pesar la aleta que se desembarca se conoce el volumen de tiburones pescados. Entonces, si no coinciden los volúmenes, no se permite desembarcar la carga y, además, se cobra una multa. Es decir que las aletas tienen que corresponderse con las piezas capturadas y desembarcadas.

Lo mismo ocurre con los túnidos, puesto que hay una serie de disposiciones que regulan su pesca. Pero aquí, en el Uruguay, no hay ningún tipo de control. Por ejemplo, hemos denunciado ante la DINARA la necesidad de que ese organismo controle los desembarques. Sucede que es prácticamente inexistente el control por parte de la DINARA de lo que capturan estos barcos.

SEÑOR RODA.- Una delegación de trabajadores denunciamos ante la Junta Departamental de Rocha el tema de la inspección que tendría que hacer la DINARA cuando se efectúa la descarga de los barcos. Sin embargo, a los pocos días arriba el "Black Hunter", descarga, pero no estaba el inspector a bordo ni en el muelle, cosa que fue comprobada por un Edil y a su vez periodista, que fue llamado por nosotros. La idea es que él mismo comprobara que no se encontraba el inspector de la DINARA.

Lo que hacen los barcos habitualmente es lo que se llama parte de pesca. Con él, que es entregado por el patrón de pesca, la Dirección hace una planilla. Hemos podido comprobar que, por ejemplo, ellos ponen 4 toneladas de tiburón y 2 de pez espada, cuando es al revés. Fue por eso que concurrimos a la descarga y viendo que no estaba el inspector, llamamos a la prensa, que concurrió e hizo una serie de tomas en el lugar, que luego fueron emitidas por Canal 9 de Rocha. Hicimos esto para demostrar que teníamos razón.

Estos barcos tienen, aproximadamente, 16 metros de eslora –aclaramos que no somos técnicos en la materia- y han sido construidos en fibra de vidrio. No sabemos, pues, cómo tienen permiso para 120 millas y no olvidemos que al cambiar de bandera van a tener que ir a 300 millas. Decimos esto por la seguridad de la tripulación. Desconocemos qué criterios se tuvieron para otorgar el permiso.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero hacer unas pequeñas reflexiones para que ustedes tengan clara nuestra preocupación.

En primer lugar, debo decir que me afilio a la tesis del señor Senador Singer porque, si bien en el último tiempo la Comisión de Asuntos Internacionales se ha ocupado del tema pesca, lo hemos hecho en el encuadre que deben tener las relaciones y los convenios internacionales del país. Quienes nos hemos interesado desde tiempo atrás en lo que tiene que ver con la pesca y con los asuntos marítimos, sabemos todo lo que ustedes han dicho que sucede, pero no está en nuestra órbita atenderlo.

Creo –lo vengo diciendo desde hace mucho tiempo- que uno de los males que tiene el país es que todos los temas que tienen que ver con la explotación marítima y todos esos aspectos están dispersos en tantos lados que, al final, nadie se ocupa de ellos. Por ejemplo, este tema que ustedes plantean tiene que ver con el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. Sin embargo, creo que allí le deben dar muy poca importancia a todo esto.

Ustedes hoy tendrían que estar explicando esta problemática en la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca del Senado. De cualquier manera, los hemos escuchado con mucha atención y los datos que han aportado nos generan preocupaciones mayores a las que teníamos hasta este momento. Vuelvo a decir que las medidas tienen que ser adoptadas por parte del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca y por la Dirección Nacional de Recursos Pesqueros.

De todas formas, vamos a hacer llegar a las personas responsables la información que ustedes nos han brindado. Mi sugerencia –aclaro que es a título personal; no tiene ningún valor y la pueden aceptar o no- es que insistan ante el Ministerio y ante la Dirección Nacional de Recursos Pesqueros. Si hay que tomar medidas, si hay que cambiar el sistema legal o si hay que hacer vigilancias de otro tipo, corresponde que lo haga la autoridad competente en la materia.

Agradecemos la información aportada y estamos a sus órdenes.

SEÑOR FRANCO.- Los agradecidos somos nosotros y esperamos haber sido claros en nuestra exposición, porque sabemos que nuestra actividad es muy específica y no todo el mundo tiene por qué conocerla.

De todas formas, nosotros intentamos dar un panorama de este tema en lo que concierne a las relaciones internacionales.

SEÑOR COURIEL.- Propongo que la versión taquigráfica de esta sesión se envíe a la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca del Senado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 18 y 42 minutos.)